

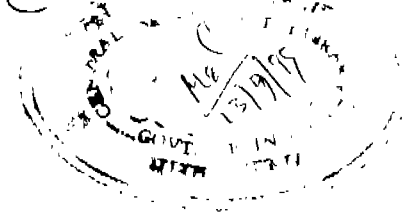


भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 31]

नई दिल्ली, बुधवार, मई 12, 1999/वैशाख 22, 1921

No. 31]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MAY 12, 1999/VAISAKHA 22, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 12 मई, 1999

सं. टी ए एम पी/1/97-सी पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार “यथामूल्य” की परिभाषा के बारे में अपने 22 अगस्त, 97 के आदेश को निरसित करता है।

मामला सं. टी ए एम पी/1/97-सी पी टी

कलकत्ता पत्तन न्यास

.....आवेदक

आदेश

(13 अप्रैल, 1999 को पारित)

यह मामला वर्तमान दरमानों में “यथामूल्य” शब्द की परिभाषा को संशोधित करने के लिए कलकत्ता पत्तन न्यास (सी.पी.टी.) से जनवरी, 1998 में प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. विभिन्न पत्तन न्यासों के दरमानों में कार्गो संबंधित प्रभार सामान्यतः उन भार के आधार पर निर्धारित किए जाते हैं। तथापि, कुछ मदों के संबंध में दरें “यथामूल्य” दरों के रूप में निर्धारित की जाती हैं। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का दिनांक 22 अगस्त, 97 का आदेश जारी होने से पहले क.प.न्या. के दरमानों में निर्यात और आयात के कार्गो के संबंध में “यथामूल्य” की परिभाषा निम्नप्रकार थी :—

- “(i) ‘निर्यातों’ के संबंध में ‘यथामूल्य’ का अभिप्राय नौवहन शीर्षक में सीमा प्रशुल्क द्वारा यथा स्वीकृत निर्यातों के बोर्ड पर्यन्त भाड़ा मूल्य से होगा।
- (ii) ‘आयातों’ के संबंध में ‘यथामूल्य’ का अभिप्राय प्रवेश बीजक में सीमाशुल्क द्वारा यथास्वीकृत आयातों के लागत बीमा भाड़ा मूल्य से होगा।”

3. जल-भूतल परिवहन मंत्रालय अन्य बातों के साथ-साथ सरकारी/सार्वजनिक क्षेत्रों के उपक्रमों के नियंत्रणाधीन कार्गो के समुद्री परिवहन के संबंध में कार्यवाही करता है। सरकार द्वारा नियंत्रित कार्गो के लिए नौबहन प्रबंध जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में केन्द्रीकृत किए जाते हैं। फरवरी, 1996 में जल-भूतल परिवहन मंत्रालय ने इस विषय पर अपने अनुदेशों की यह कहते हुए पुनरावृत्ति की थी कि सरकार द्वारा नियंत्रित कार्गो की दुलाई भारतीय पोतों द्वारा की जाएगी और इसके अतिरिक्त निर्यात को लागत बीमा भाड़ा तथा आयात को बोर्ड पर्यन्त भाड़ा के आधार पर अंतिम रूप दिया जाएगा। इस व्यवस्था की परिकल्पना इसलिए की गई थी कि भारतीय पोतों के अधिकतम उपयोग की व्यवस्था की जा सके और निर्यातों तथा आयातों के लिए भाड़ा और बीमा के रूपों में भुगतान की व्यवस्था की जा सके जिससे विदेशी मुद्रा की बचत करने में सहायता प्राप्त होगी।

4. दिनांक 27 फरवरी, 96 के इस अनुदेश के आधार पर निर्यात और आयात के लिए कार्गो के मूल्य का आकलन करने के लिए कलकत्ता पत्तन न्यास ने 'यथामूल्य' की परिभाषा को संशोधित करने हेतु एक प्रस्ताव शुरु किया।

5. तदुपरान्त, कलकत्ता पत्तन न्यास ने अपने 20 जनवरी, 1998 के पत्र के तहत सरकार द्वारा नियंत्रित कार्गो के अतिरिक्त दूसरे कार्गो के मामलों के लिए निर्यात और आयात कार्गो हेतु 'यथामूल्य' की परिभाषा को पुनः संशोधित करने का अनुरोध किया। यह प्रस्ताव नौबहन बीजक पर सीमाशुल्क द्वारा यथास्वीकृत निर्यातों की बोर्ड पर्यन्त भाड़ा/लागत बीमा भाड़ा/लागत और भाड़ा का अधिप्राय स्पष्ट करने के लिए निर्यातों के संबंध में 'यथामूल्य' तथा प्रवेश बीजक पर सीमाशुल्क द्वारा यथास्वीकृत निर्यातों की लागत बीमा भाड़ा/बोर्ड पर्यन्त भाड़ा/जलयान पर्यन्त भाड़ा मूल्य का अधिप्राय स्पष्ट करने के लिए आयातों के संबंध में 'यथामूल्य' की परिभाषा को पुनः संशोधित करने के लिए है।

6. इस मामले के संबंध में एकत्र की गई सूचना/व्यौरों/आंकड़ों के संदर्भ में और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर इस प्राधिकरण ने इस मामले को आज अपनी इस बैठक में अंतिम विचारण के लिए उठाया।

7.1 यह महसूस किया गया कि जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के चार्टरिंग पक्ष द्वारा जारी एक परिपत्र के संदर्भ में प्रतिकूल आदेश पारित किया गया है। दिनांक 22 अगस्त, 1997 का आदेश दो पहलुओं से दोषपूर्ण मालूम हुआ :—

- (i) आदेश में नया निर्धारण करने का प्रयास किए जाने के बावजूद भी सीमाशुल्क द्वारा आकलित मूल्य का संदर्भ देकर स्वतः प्रतिवादित शुरू हुई।
- (ii) सरकारी कार्गो से संबंधित कार्यवाही को विनियमित करने के प्रयास में आदेश से असावधानीवश निजी कार्गो के नौबरण पर अप्रयोज्य प्रणाली लागू हो गई।

7.2 यह भी महसूस किया गया कि प्रतिकूल आदेश से (और चार्टरिंग पक्ष का परिपत्र इस पर आधारित था) ऐसी समस्या का निराकरण करने का प्रयास किया गया जो विद्यमान ही नहीं थी। वक्रोक्तिपूर्वक वस्तुतः प्रतिकूल आदेश से (परिहार्य) कठिनाईयां उत्पन्न हुई मालूम हुई।

8. तात्पर्य यह है कि ज.भू.प.मं. जिनके साथ इस विषय पर विचार-विमर्श किया गया था, भी इन अनुभूतियों से सहमत हैं।

9. फलतः उक्त कारणोंवश यह प्राधिकरण एतद्वारा इस विषय पर अपने दिनांक 22 अगस्त, 97 के आदेश का निरसन करता है और पुनः पूर्वस्थिति पर प्रत्यावर्तित करता है।

10. चूंकि दिनांक 22 अगस्त, 97 का पहला आदेश सभी 11 महापत्तनों के लिए सामान्य रूप से पारित किया गया था इसलिए यह आदेश भी उन सभी पर सामान्य रूप से लागू होगा।

[विज्ञापन 111/IV/143/असाधारण/99]

एस. सत्यम, अध्यक्ष

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 12th May, 1999 .

No. TAMP/1/97-CPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby cancels its order dated 22 August 97 about definition of 'ad valorem' as in the Order appended hereto.

Case No. TAMP/1/97-CPT**The Calcutta Port Trust (CPT)**

.....

Applicant**ORDER****(Passed on this 13th day of April 99)**

This case relates to a proposal received in January 1998 from the Calcutta Port Trust (CPT) to amend the definition of the expression '*ad valorem*' in the existing Scale of Rates.

2. Cargo-related charges are generally prescribed on tonnage basis in the Scales of Rates of various Port Trusts. However, in respect of a few items the rates are prescribed as '*ad valorem*' rates. The definition of '*ad valorem*' in respect of the export and import cargo in the Scale of Rates of CPT prior to issue of the TAMP order dated 22 August 97 was as follows:

- "(i). '*Ad valorem*' in respect of exports shall mean FOB value of exports, as accepted by the Customs on the Shipping Bill.
- (ii). '*Ad valorem*' in respect of imports shall mean CIF value of imports, as accepted by the Customs on the Bill of Entry."

3. The Ministry of Surface Transport (MOST) deals inter alia with the policy and its implementation in respect of ocean transportation of the cargo under the control of Government /Public Sector Undertakings. The shipping arrangements for the Government controlled cargo are centralised in the Ministry of Surface Transport. In February 1996, the MOST reiterated its instructions on the subject by stating that Government controlled cargo shall be moved by the Indian vessels and further, exports shall be finalised on CIF basis and imports on FOB basis. This arrangement was envisaged so as to provide for optimum utilisation of Indian vessels and further provide for payment of freight and insurance in rupee terms, both for imports and exports, which will help in conservation of foreign exchange.

4. Based upon this instruction dated 27 February 96, a proposal was mooted by the Calcutta Port Trust (CPT) for amendment of the definition of '*ad valorem*' for assessing the value of the cargo both for export and import. An order thereon was passed by the Authority on 22 August 97.

5. Subsequently, the CPT vide their letter dated 20 January 98 have requested for a further amendment to the definition of '*ad valorem*' for export and import cargo to cover cases of cargo other than Government controlled cargo. The proposal is to further amend the definition of '*ad valorem*' in respect of exports to mean FOB / CIF / C&F value of exports as accepted by the Customs on the shipping bill and, '*ad valorem*' in respect of imports to mean CIF / FOB / FAS value of imports as accepted by the customs on the bill of entry.

6. With reference to all the information / details / data collected in respect of this case, and based on a collective application of mind, this Authority took up this case for final consideration in its meeting today.

7.1. It was realised that the impugned order was passed with reference to a circular issued by the Chartering Wing of the MOST. The order dated 22 August 1997 was seen to be defective in two respects:

- (i). Even as it sought to make a new prescription, the order introduced a self-contradiction by inviting reference to the value assessed by the Customs.
- (ii). In seeking to regulate treatment in respect of Government cargo, the order inadvertently imposed an inapplicable system on shipments of private cargo.

7.2. It was also realised that the impugned order (and the Chartering Wing's circular it was based on) sought to remove a problem where none existed. In fact, ironically, the impugned order appeared to have caused (avoidable) difficulties.

8. Significantly, the MOST, with whom the subject was discussed, also agree with these perceptions.

9. In the result, and for the reasons given above, this Authority hereby cancels its order on the subject dated 22 August 97 and reverts to *status quo ante*.

10. Since the earlier order dated 22 August 97 was passed commonly for all the 11 Major Ports, this order will also apply commonly to all of them.

[A111/IV/143/Exty/1999]

S. SATHYAM, Chairman